

取組事例（1）

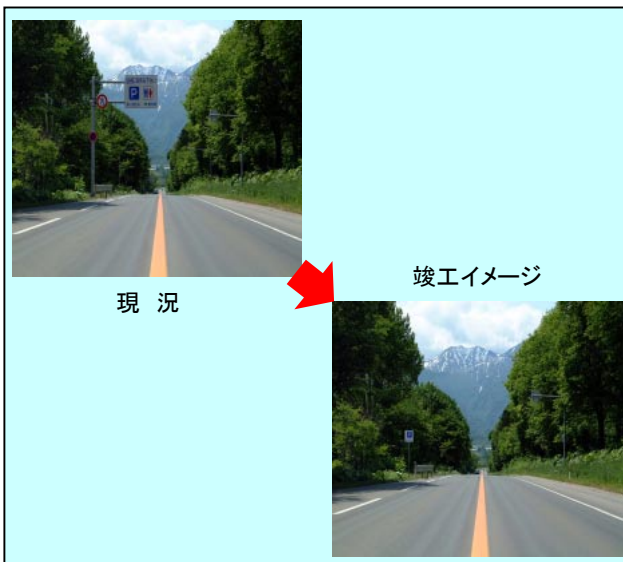
シーニックバイウェイ北海道の本格的展開

施策の概要

NPOなどの活動を支援するとともに活動団体や行政機関などと連携し、景観や環境に配慮した美しく個性的な地域環境の創造を目指し、モデルルートにおける取組を推進します。

施策のポイント

2つのモデルルート（千歳～ニセコ、旭川～占冠）において、NPOなどの活動団体と連携し、個性的な地域づくり、美しいツーリング環境づくりを実施します。



シーニックバイウェイ北海道？
 地域住民の活動を中心に「沿道景観整備などによる美しいドライブ環境の創造」と「地域資源の保全と活用による個性的な地域環境の創造」により美しく個性的な居心地の良い北海道づくりを目指す制度で、美しい景観やまちづくり、情報の発信などの住民活動を支援しています

複数市町村等による登録申請

沿道景観の優れたルートの登録

美しい北の旅景色の保全・改善



波及

地域の観光振興・活性化、雇用創出

住民参加による
道路景観診断



北海道スタンダードによる新しい道づくり(岩内共和道路のモデル)

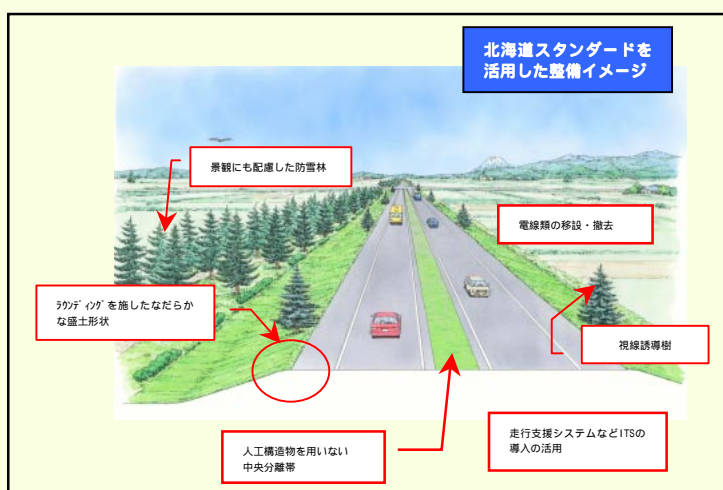
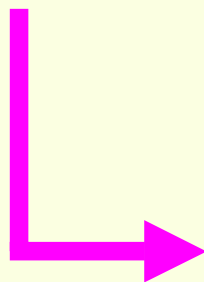
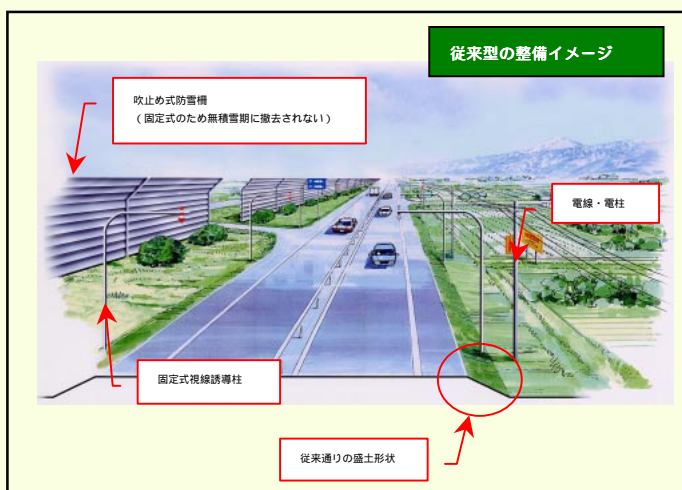
施策の概要

一般国道276号岩内共和道路をモデルに「道路検討委員会」を開催し、地域の特性に対応した北海道の新しい道路づくりを検討します。

施策のポイント

地域と連携し、地域の特性に適合した道路規格に関する検討を行うことを通じ、地域の合意形成を図りつつ、新たな道路事業を展開します。

モデル地域における北海道の新しい道路づくり



網走湖の水質改善対策（清流ルネッサンスⅡ）

施策の概要

アオコ・青潮に代表される水質障害が毎年のように発生している網走湖の水質改善を図るため、網走湖及びその流域において、河川・農業・下水道などの整備や地域住民の活動など一体となった対策を実施します。

施策のポイント

各種事業とともに、網走湖の環境、水質、水産資源などに関する官民の協議会や研究会を立ち上げ、地域が一体となり水質改善対策を進めています。



湿原における自然環境保全の取組

施策の概要

近年、湿原面積が著しく減少し、湿原植生も急激に変化している釧路湿原において、自然再生推進法に基づく関係機関や地域住民の取組などにより、湿原の保全・再生を図ります。

施策のポイント

河川、農業排水路等自然環境に配慮した整備を推進するとともに、環境省や林野庁、市民・民間団体など多様な主体による総合的環境保全の取組を推進します。

○河川整備(自然再生)
(実施主体:北海道開発局、北海道)
湿原環境保全のための総合的な対策を実施します。
例えば、直線化された河道の蛇行復元や湿原への土砂流入を防止する土砂調整地の整備を行います。
(蛇行復元予想写真)

○農業事業
(実施主体:北海道開発局)
環境に配慮した農業用排水路の整備や湿原への土砂流出を抑制する沈砂池を設置します。

○湿原の再生
(実施主体:北海道開発局、環境省など)
乾燥化や人為的に改変された湿地の回復や、生物生息環境保全・修復の取組を行います。

○第1回自然再生協議会
(実施主体:北海道開発局、環境省など)
多様な主体の参加による自然再生協議会が発足(H15.11.15)

○湿原保全のための植樹等
(実施主体:NPO、林野庁、環境省など)
流域の保水機能の回復、土砂・栄養塩類の湿原への流入防止のための植樹等を行います。
植林など

○湿原保全に係る市民参加と環境教育
(実施主体:NPO、自治体、国など)
環境教育、NPOやボランティアと連携し、湿原・河川の環境保全への市民参加の取組を推進します。
環境教育、市民参加、NPO活動

○道路事業
(実施主体:北海道開発局、北海道)
飛行高度、鳥類の衝突を防止する誘導植栽

国立公園区域、釧路川、新ラクトロ川、雄略湖、古栗湖、釧路港、太平洋、動物のための横断路

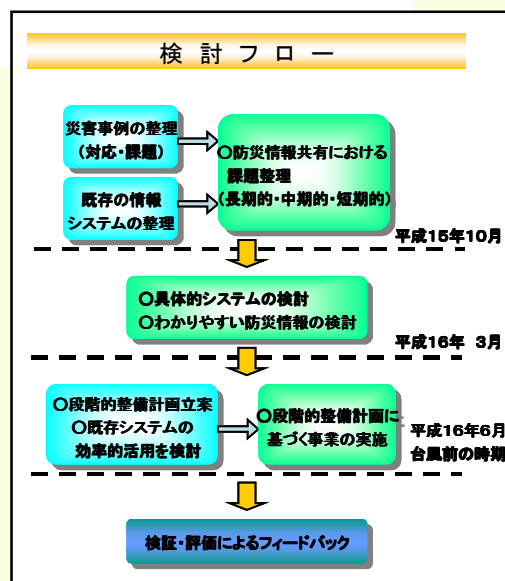
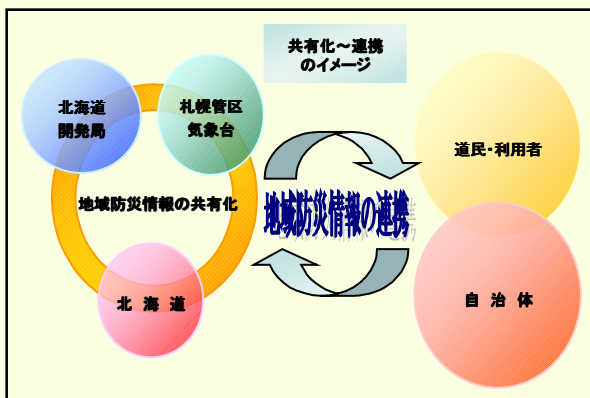
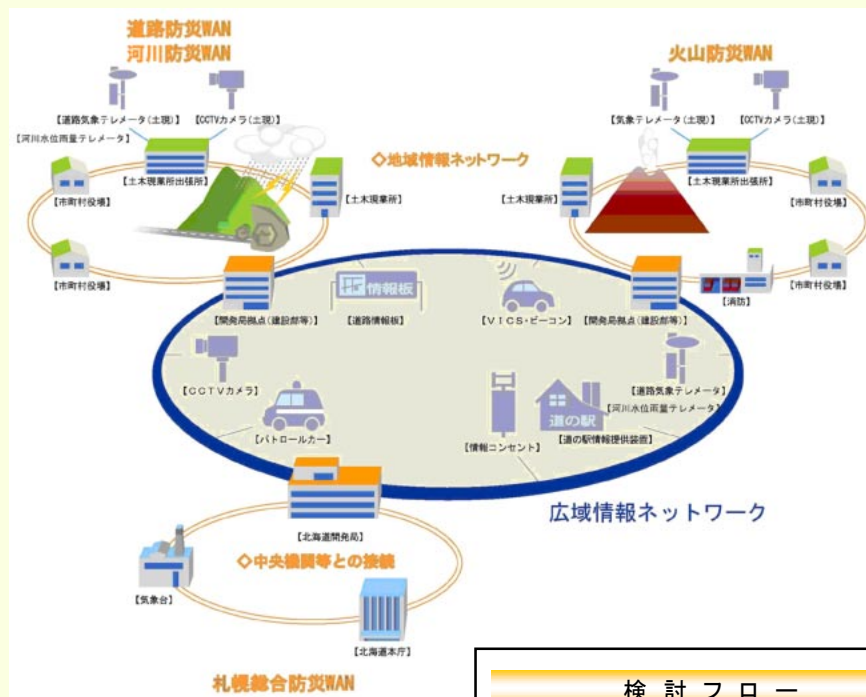
総合的な防災情報の共有化

施策の概要

災害発生時等における迅速な防災対応を目的とした各防災関係機関の連携強化を推進するため、各地域における火山防災WANや道路防災WAN等の情報ネットワークを整備するとともに、札幌における防災関係機関の相互接続を図ることにより、広域的かつ総合的な防災情報の共有化を目指します。

施策のポイント

光ファイバー等の通信基盤を有効活用し、防災関係機関が大容量の防災情報を共有することにより、災害発生時等における防災対応の迅速化を推進します。



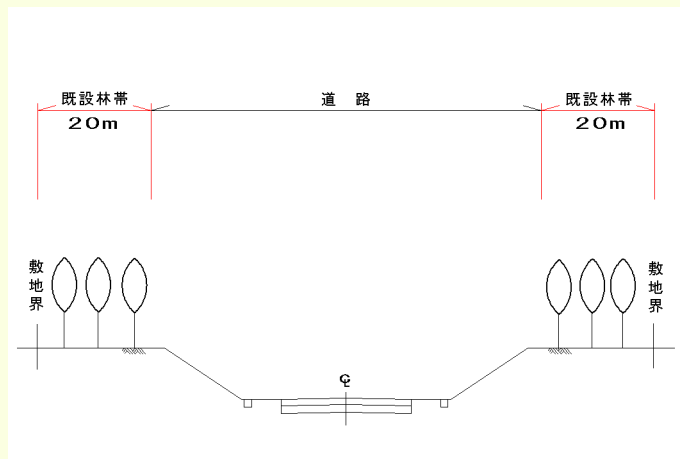
既存林の防雪林としての活用（豊富バイパス）

施策の概要

自然環境との調和及びコスト縮減を図るため、積雪寒冷な気候、雄大な自然景観といった北海道の地域特性に対応した道路構造の検討を行います。

施策のポイント

豊富バイパスにおいて地吹雪対策として従来設置してきた防雪柵に加えて、既存林を防雪林として利用できる平面線形の設定及び既設林帯を防雪林としての有効利用を推進し、北海道の優れた景観を提供します。



既存林を活用した防雪林（豊富町 豊富バイパス）

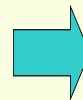


防雪柵

防雪林



防雪林設置前



防雪林設置後



港湾施設の延命化

施策の概要

函館港万代ふ頭の岸壁等では、老朽化が激しく、危険な状態となっているため、抜本的な改良工事により、施設の延命化を図ります。

施策のポイント

建設年度が古く、近年老朽化が進んでいる港湾施設の点検を行い、ライフサイクルコストの低減や施設の安全性向上を図るため、適時適切な改良工事等により既存施設の延命化を図ります。



万代ふ頭は、小麦や北洋材等の輸入貨物を取り扱う物流拠点として重要な役割を果たしている。

施設の老朽化により、このままでは非常に危険な状態

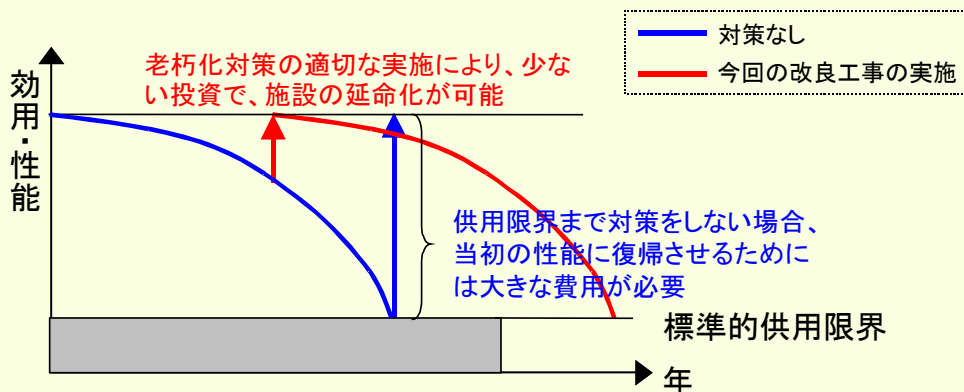


エプロンの沈下



岸壁PC杭の亀裂

老朽化対策による港湾施設の延命化



新技術の活用、計画の見直し（富良野道路）（積丹防災）

施策の概要

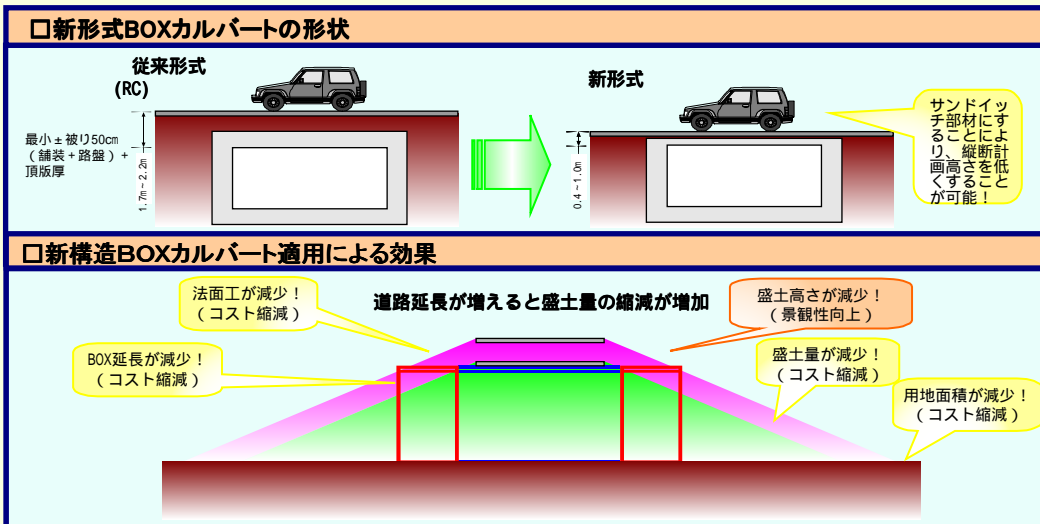
盛土量の大幅な縮減を図るための「新構造BOXカルバートの適用」や、橋脚の施工性の簡素化のための「複合鋼管橋脚」の検討を行います。

施策のポイント

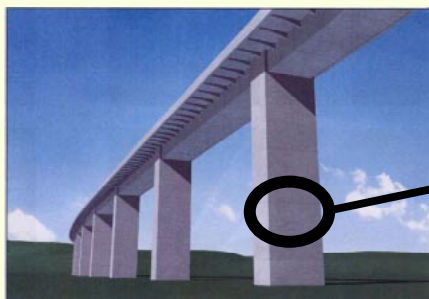
「新構造BOXカルバートの適用」や、「複合鋼管橋脚」の検討を行うことにより、工事費の縮減を目指します。

新構造BOXカルバートの適用

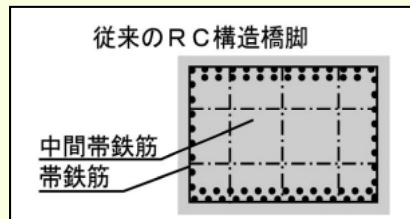
RC構造であるカルバートの頂版部をサンドイッチ構造版にすることにより、盛土の縦断高さを1.0m程度低くすることが可能となる。



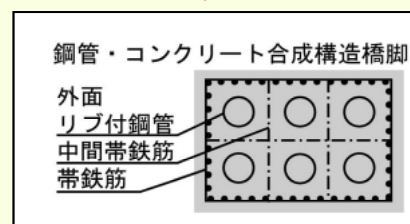
複合鋼管橋脚



アクション前



アクション後



段階的整備による暫定効果の発現 (旭川紋別自動車道 愛別上川道路愛山IC(仮称))(杓形港)

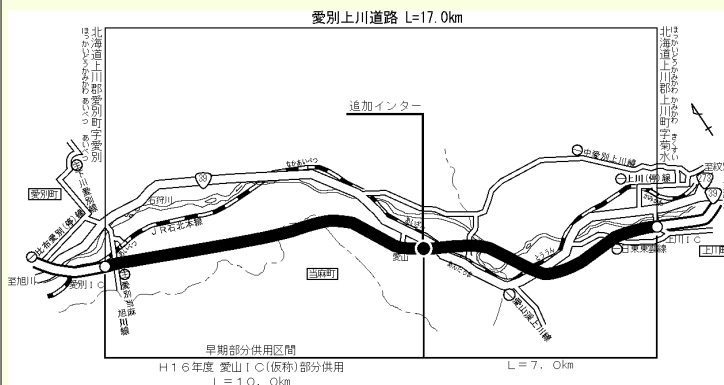
施策の概要

- ・地域の利便性向上を重視し、追加インターチェンジを設置することにより早期供用を図ります。
- ・離島港湾である利尻島杓形港における大規模地震時の住民避難、緊急物資輸送の海上ルートの確保、大型旅客船の直接係留及び石材積出岸壁の不足等の要請に早期に対応するため、岸壁の段階整備をすすめながら暫定利用を図ります。

施策のポイント

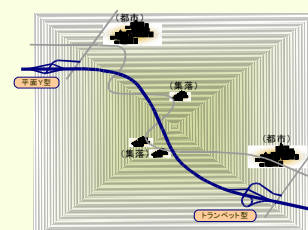
- ・インターチェンジの追加により、平成16年度には部分供用が可能となります。
- ・事業計画を工夫した3段階の整備により、早期の利用開始が可能となります。

追加IC設置による早期効果発現

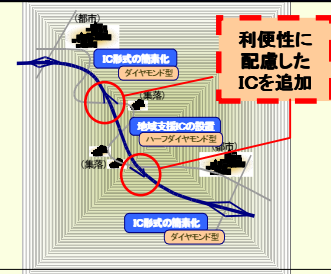


インターチェンジを追加することにより、平成16年度には部分供用が可能となる。

従来のIC配置イメージ



利便性に配慮したIC配置イメージ



杓形港の岸壁段階整備

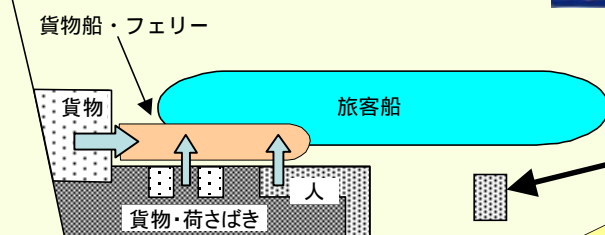
| | | |
|------|--|-----------------------------------|
| 第1段階 | | 概ね3年程度で緊急避難用フェリー(人のみ)、大型旅客船の利用が可能 |
| 第2段階 | | 概ね5年程度で緊急用のフェリー(人、貨物)の利用が可能 |
| 第3段階 | | 概ね7年程度で貨物船の利用が可能 |



杓形沖の飛鳥



大型旅客船が直接係留出来ないため海上で乗り換え



貨物船・緊急時フェリー用岸壁

大型旅客船の係留に必要なドルフィン

必要最小限の整備とすることで、通常の旅客船バースよりも約3割のコスト削減となる。

完成供用まで概ね7年程度かかることを、事業計画を工夫することにより早期利用開始が可能となる。